

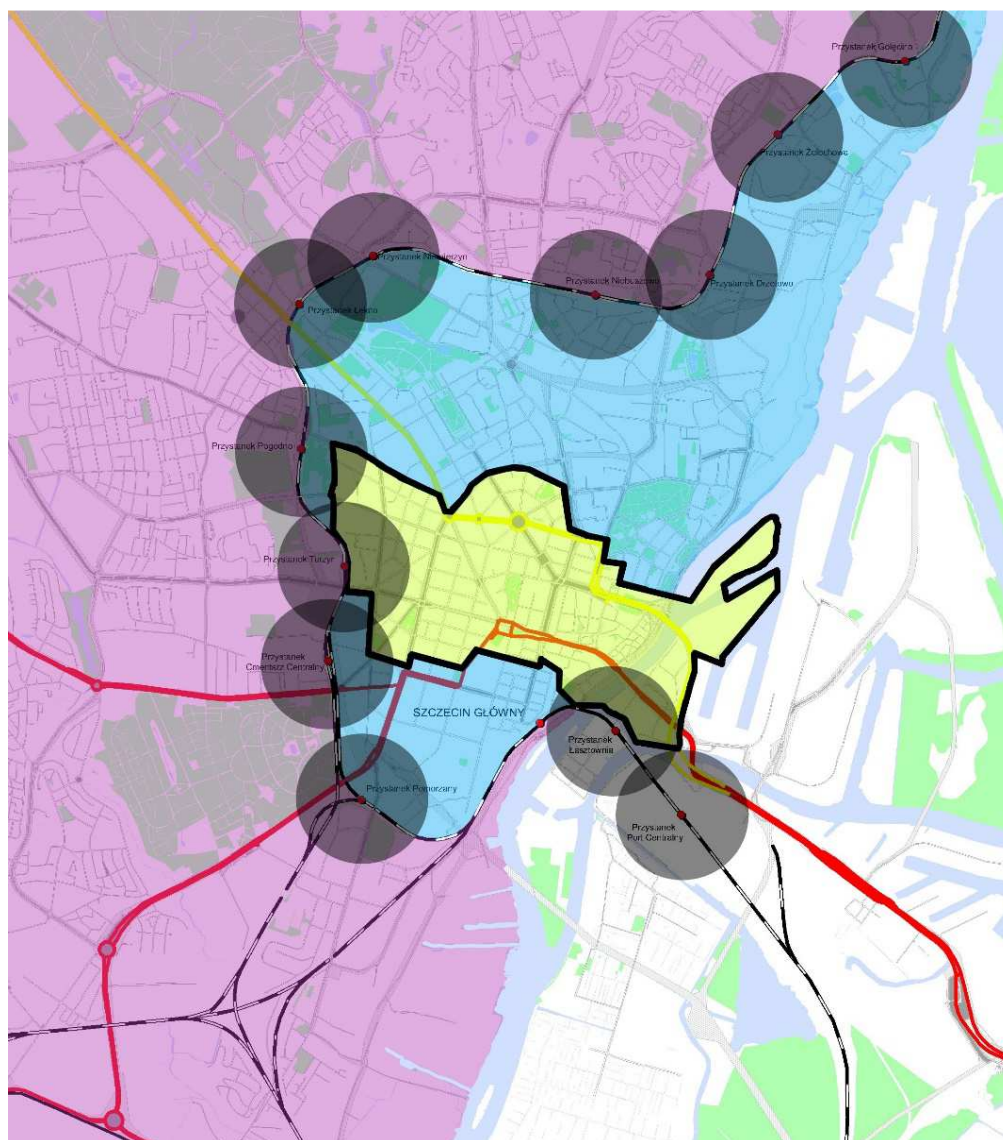
Raport z konsultacji społecznych dotyczących zmian systemu parkowania w Szczecinie

Prezydent Miasta Szczecin 13 lipca 2020 r. wydał zarządzenie nr 369/20 w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących zmian systemu parkowania w Szczecinie. Konsultacje odbyły się w okresie od 13 lipca do 14 sierpnia 2020 roku. Załącznikiem do zarządzenia była propozycja zmian prawnych, organizacyjnych i inwestycji zmieniających szczeciński system parkowania. Celem konsultacji było zebranie od mieszkańców Szczecina opinii w sprawie zmiany funkcjonowania systemu parkowania.

Link do konsultacji

http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116262.asp

Trzy strefy komunikacyjne



Kolor żółty: Strefa Strategicznej Interwencji, niebieski – Strefa SKM, fioletowy – Strefa Zewnętrzna

Proponowany, nowy system parkingowy Szczecina realizuje idee zrównoważonej mobilności miejskiej. Na system parkingowy należy patrzeć jak na element całego modelu przemieszczania się na terenie miasta - pieszo, rowerem, tramwajem, autobusem, pociągiem podmiejskim oraz samochodem. Parkingi, transport publiczny i komunikacja indywidualna stanowią w tym modelu system naczyń połączonych. Dlatego nowe rozwiązania w systemie parkingowym oddziałują na pozostałe elementy modelu komunikacyjnego.

Autorzy opracowania przyjęli założenie, że system komunikacyjny Szczecina oparty jest o dwie osie, tj. przebieg Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) oraz linię tramwajową łączącą lewy i prawy brzeg. Po nałożeniu na mapę dostępnych elementów i danych zaproponowali podział miasta na trzy strefy:

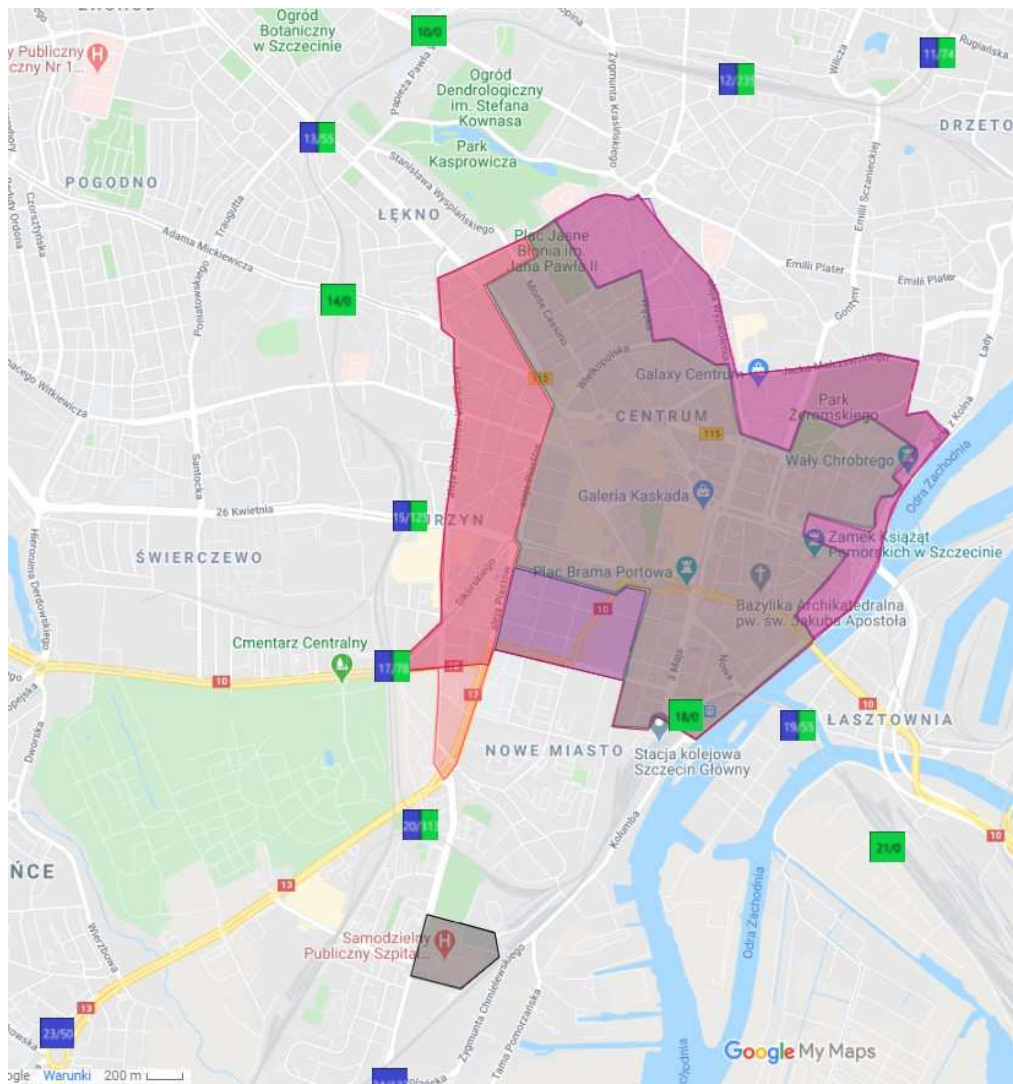
- **Strefę Strategicznej Interwencji** (śródmiejska z preferencją dla ruchu pieszego, komunikacji zorganizowanej, w tym komunikacji publicznej, elektromobilności i uzupełniających środków komunikacji, ze stopniowym ograniczaniem ruchu konwencjonalnych pojazdów samochodowych w niektórych częściach strefy tj. stare miasto, Łasztownia) ,
- **Strefę SKM** (strefa preferencji komunikacji publicznej i zorganizowanej oraz uzupełniających środków komunikacji i elektromobilności z udziałem konwencjonalnych pojazdów samochodowych),
- **Strefę Zewnętrzną** (obszar poza śródmieściem oddzielony linią SKM - bez ograniczeń w ruchu z uwzględnieniem potrzeby lokalizacji parkingów buforowych na granicy strefy).

Zmiany w SPP

Projekt w części dotyczącej Strefy Płatnego Parkowania opiera się na badaniu działania SPP z roku 2018 wykonanym przez Pracownię Inżynierii Komunikacyjnej w Poznania, na wynikach ankiety preferencji użytkowników SPP z roku 2019, a także na opiniach mieszkańców Szczecina wyrażonych w korespondencji z Urzędem Miasta oraz spółką NiOL.

Z materiałów tych wynika, że strefa nie spełnia w zadowalający sposób swojego zadania. Od roku 2012 liczba zarejestrowanych pojazdów w Szczecinie wzrosła z 238 tys. do ponad 300 tys. Optymalny wskaźnik wolnych miejsc powinien wynosić ok. 15-20 proc. Tymczasem „średnie napełnienie ulic w całej Strefie Płatnego Parkowania w Szczecinie osiągnęło wartość krytyczną 2,9% wolnych miejsc” – piszą autorzy projektu. Badanie strefy płatnego parkowania (IV kw. 2018) wykazało, że napełnienie w podstrefie A wynosi 93,3%, B 103,6% , a na obrzeżach strefy 109%. Mieszkańcy ulic przyległych do SPP, a także interesanci i przedsiębiorcy skarżą się na brak wolnych miejsc postojowych. Szczególnie dotkliwie jest to dla osób prowadzących działalność gospodarczą. Domagają się oni włączenia swoich ulic do strefy, ponieważ wiele osób zatrudnionych w centrum miasta, chcąc uniknąć opłat za parkowanie, pozostawia na cały dzień auta przed ich domami czy lokalami użytkowymi. W swoich wnioskach często odwołują się do okresu sprzed 2012 roku, kiedy SPP obejmowała miejsce ich zamieszkania/pracy, dzięki czemu dostępność wolnych miejsc postojowych była zadowalająca.

W celu zwiększenia rotacji pojazdów w centrum i dostosowania SPP do zmieniających się potrzeb mieszkańców, przedsiębiorców, interesantów - plan przewiduje poszerzenie strefy i zmiany w cenniku opłat. Uwzględniono trzy warianty poszerzenia SPP, które razem obejmują ok. 4900 miejsc postojowych wobec blisko 7 tys. istniejących obecnie.



Warianty poszerzenia SPP

Projekt przewiduje zmianę struktury opłat za parkowanie, przesuwając ciężar poboru opłat z abonamentów, opłat zryczałtowanych - na opłaty krótkoterminowe dostępne w parkomatach bądź za pośrednictwem aplikacji mobilnych MobiParking czy SkyCash.

W nowym cenniku nie ma abonamentów rocznych. W zamian ma być abonament na liczbę dni roboczych (od 1 do 26), ale w cenie która będzie równoważnością opłat z cennika godzinowego (34,60 zł/dzień dla strefy A i 26,80/dzień dla strefy B)

Abonamenty miesięczne mają być dostępne tylko dla osób i firm płacących podatki w Szczecinie. Proponowana ceny abonamentu: 200 zł w strefie B dla osób fizycznych i 300 zł dla firm, w strefie A odpowiednio 300 i 400 zł.

Roczna opłata zryczałtowana dla mieszkańca strefy ma wynosić 360 zł (dotychczas 96), natomiast opłaty zryczałtowane dla osób niepełnosprawnych i ich opiekunów pozostają bez zmian.

Opłata za pierwszą godzinę w strefie B ma kosztować 2,80 zł (aktualnie 1,60 zł), a w strefie A 3,60 zł (aktualnie 2,80 zł).

Ze względu na coraz większą liczbę aut hybrydowych zmianie ulegnie stawka za postój takich pojazdów w strefie, jak i sama definicja pojazdu hybrydowego, którego będzie dotyczyła opłata. Opłata zryczałtowana miesięczna dla właściciela hybrydy, której emisja CO₂ nie przekracza 100 g/km ma kosztować 50 zł miesięcznie (do tej pory 10 zł za rok). Zgodnie z ustawą o elektromobilności zwolnieni z opłaty za postój w strefie pozostają właściciele samochodów elektrycznych.

Proponowane zmiany cennika na tle innych miast:

Rodzaj opłaty	Szczecin (obecne stawki)	Gdańsk	Poznań	Łódź	Szczecin (po zmianach)
Abonament 30- dniowy	A-140 B-70	500	1-25 dni 30 zł za 1 dzień	Brak takiej opłaty	A-300, B-200 A-400, B-300 A-34,60 / dzień B-26,80 / dzień
Abonament 12- miesięczny	A- 1 500 B - 750	Brak takiej opłaty	Brak takiej opłaty	A- 2 500 B- 1 500	Brak takiej opłaty
Opłata jednorazowa – pierwsza godzina	A-2,80 B-1,60	3,30	3,50	A-3,00 B-2,50	A-3,60 B-2,80
Opłata dodatkowa	30/50	130/200	150/200	100/200	100/200

Więcej parkingów i parkingowców

Przy 17 stacjach SKM planowana jest budowa parkingów P&R na blisko 900 miejsc. Kolejne parkingi P&R będą budowane przy dużych węzłach przesiadkowych:

- Głębokie (ok. 150 miejsc)
- Podjuchy (ok. 140 miejsc)
- pętla na ul. Szafera (ok. 180 miejsc).

Autorzy koncepcji proponują wykorzystanie przestrzeni poza drogami publicznymi na tworzenie płatnych parkingów niestrzeżonych. Parkingi takie poprzez zastosowanie preferencji dla mieszkańców oraz innych niż w SPP cen pozwolą na zwiększenie rotacji i uporządkowanie parkowania w danym rejonie. Projekt wskazuje trzy konkretne lokalizacje:

- ulice Szymanowskiego i Ogińskiego
- pod Trasą Zamkową
- i ul. Czarneckiego

(w sumie ok. 340 miejsc).

Następnym elementem są parkingowce na ok. 700 miejsc w znanych już lokalizacjach:

- kwartał ulic Bohaterów Getta Warszawskiego i al. Wojska Polskiego – ok. 200 miejsc;
- plac Zawiszy – nie mniej niż 200 miejsc;
- Trasa Zamkowa – ok. 210 miejsc + 100 miejsc bezpośrednio pod Trasą Zamkową.

Forma i cel konsultacji

Celem konsultacji było zebranie od mieszkańców Szczecina opinii w sprawie planowanych zmian.

Na stronie konsultuj.szczecin.pl została umieszczona prezentacja na temat proponowanych zmian oraz formularz konsultacyjny z pytaniami.

Formularz w wersji papierowej był dostępny w holu przed salą Sesyjną Urzędu Miasta (lewe skrzydło, dawna siedziba Filharmonii im. M. Karłowicza), przy Placu Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin oraz przy wejściu do Filii Urzędu na Prawobrzeżu Miasta, ul. Rydla 39-40, 70-783 Szczecin. W tych samych miejscach stały urny na wypełnione formularze. Można je też było wysłać na adres email: parkowanie@niol.szczecin.pl.

Formularz zawierał cztery pytania zamknięte, umożliwiał także swobodną wypowiedź na temat proponowanych zmian. W sumie w ramach konsultacji Urząd Miasta zgromadził 208 formularzy, z czego 173 pocztą elektroniczną, 35 w formie papierowej.

Formularz konsultacyjny

W nawiasach procent uzyskanych odpowiedzi.

1. Czy jesteś za poszerzeniem obszaru Strefy Płatnego Parkowania?

Tak (34%)

Nie (66%)

2. Czy jesteś za wprowadzeniem zachęty dla właścicieli pojazdów polegającej na możliwości zakupu okresowego biletu komunikacji miejskiej w obniżonej cenie, w zamian za rezygnację z zakupu abonamentu na parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania?

Tak (51%)

Nie (49%)

Mój pomysł na ograniczenie liczby abonamentów wykupywanych w Strefie Płatnego Parkowania:

.....
.....

3. Czy jesteś za tym, aby osoby płacące podatki w Szczecinie płaciły niższy abonament za korzystanie ze Strefy Płatnego Parkowania, niż osoby, które nie płacą podatków w Szczecinie?

Tak (68%)

Nie (32%)

4. Czy jesteś za rozwojem sieci płatnych parkingów niestrzeżonych na terenie Miasta?

Tak (57%)

Nie (43%)

5. Moja opinia na temat proponowanych zmian w Strefie Płatnego Parkowania:

.....
.....

W ramach konsultacji odbyło się także spotkanie z mieszkańcami w formie wideo konferencji (22 lipca 2020, o godz. 17.00).

Informacje o konsultacjach oraz terminie planowanego spotkania zostały przesłane lokalnym mediom.

Opinie mieszkańców Miasta Szczecin zebrane za pomocą formularzy

Opinie, komentarze, uwagi można podzielić na kilka wątków. Większość dotyczyła projektu zmiany granic i cennika Strefy Płatnego Parkowania. Zwolennicy powiększenia strefy podkreślali konieczność ograniczenia ruchu samochodowego w centrum, domagają się objęcia strefą konkretnych ulic...

Przykładowe wypowiedzi:

- Jest to od dawna oczekiwana zmiana przez mieszkańców i cieszy mnie podjęcie tematu. Uważam, jednak że celem powinno być obniżenie ruchu samochodowego w centrum miasta – a wyznaczanie kolejnych miejsc parkingowych ma skutek często odwrotny. Sam reforma SPP jest działaniem w dobrym kierunku. Przedstawiona koncepcja powinna objąć pełne rozszerzenie SPP. W tym również powiększenie w najbliższej przyszłości strefy śródmiejskiej o aleję Jana Pawła II i ul. Józefa Piłsudskiego. Mam nadzieję, że zmiany zostaną sprawnie wprowadzone i kontynuowane w dalszej perspektywie czasowej w celu przywrócenia miasta ludziom (oczywiście przy zachowaniu zdrowej harmonii z ruchem samochodowym).
- W mojej ocenie strefa powinna zostać rozszerzona i stawki podniesione, dostosowane do obecnych realiów. Bazując na różnych przykładach z całej Europy, parkowanie naziemne powinno być stosunkowo drogie oraz ograniczone na rzecz innego zagospodarowania przestrzeni publicznej (np. rozwój infrastruktury na potrzeby tzw. mobilności aktywnej), ale do tego powinna zaistnieć oferta parkowania np. w parkingach wielopoziomowych, gdzie cena byłaby niższa. Innymi słowy niezbędna jest budowa parkingów wielopoziomowych wraz z sukcesywnym porządkowaniem przestrzeni publicznej (więcej stref pieszych, tras rowerowych, zieleni, ławek itp.) Parkingi zlokalizowane wokół Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej powinny zachęcać do pozostawiania samochodów i przesiadania się na inne środki transportu. Dlatego albo nie powinno pobierać się opłat w takich miejscach albo wprowadzone opłaty powinny być symboliczne albo powinien być wprowadzony system innych zachęt do parkowania w takich miejscach (np. zniżki na bilety SKM, Komunikacji miejskiej itp.). Środki z opłat za parkowanie w strefie powinny być przeznaczane na cele parkingowe (np. budowa parkingów wielopoziomowych), ale powinny również w pewnej części być przekazywane na poszerzenie oferty transportowej, która zachęcałaby do rezygnacji z jazdy samochodem. Mam tu na myśli tworzenie dobrych warunków infrastrukturalnych do przemieszczania się różnymi środkami mobilności aktywnej (rowery,

hulajnogii elektryczne i inne urządzenia UTO), wdrażanie rozwiązań usprawniających transport kombinowany (np. parkingi Bike&Ride, łatwiejszy przewóz rowerów, urządzeń UTO) itp.

- Jako mieszkaniec ulicy Bolesława Śmiałego, która jest pierwszą ulicą bez strefy płatnego parkowania od jej zachodniej strony (strefa kończy się w tym rejonie na al. Piastów) od lat obserwuję, że jest ona naturalnym miejscem do parkowania dla kierowców, którzy z różnych względów nie chcą parkować swoich aut w SPP. Z rozmów z mieszkańcami i kierowcami doskonale wiem, że parkują tu osoby mieszkające w sąsiedztwie – na ulicach objętych strefą (zwłaszcza osoby nie mające miejsca zameldowania w strefie – studenci oraz inne osoby wynajmujące mieszkania, ale również osoby które nie chcą płacić abonamentu dla mieszkańca strefy, pomimo że jego cena nie jest wygórowana) – czasami pozostawiając swoje auta nawet na kilka dni bez jego używania. Miejsca parkingowe szukają tu również osoby pracujące w dalszych częściach miasta (dalej udają się piechotą lub komunikacją miejską), a nawet osoby udające się na dworzec PKP, również pozostawiając swoje auto na czas wyjazdu.
- Ponieważ ilość miejsc na naszej ulicy jest wielokrotnie mniejsza niż np. wskazana al. Piastów, a auta pozostawiane są głównie na długi czas, rotacja miejsc parkingowych jest tu praktycznie żadna. Doskonale to widać w godzinach powrotów z pracy, kiedy okoliczni mieszkańcy wraz z innymi kierowcami szukającymi miejsca, albo stoją na ulicy kilkanaście (kilkadziesiąt) minut w oczekiwaniu, aż jakieś miejsce się zwolni i korkują i tak już wąską ulicę, albo jeżdżą dookoła w poszukiwaniu wolnego miejsca w obrębie ulic Jagiellońska, Pocztowa, 5-go Lipca, Bolesława Śmiałego, Ściegiennego. Doprowadza to do parkowania w miejscach niedozwolonych (przy lub wprost na przejściach dla pieszych, na chodnikach - blokując całkowicie możliwość przejścia, zieleńcach - wjazd do garaży za skrzyżowaniem z ul. 5-go Lipca, wjazdach na podwórka), nerwowych sytuacji między kierowcami, postojów aut na ulicy przez dłuższy czas na włączonym silniku, jeżdżenia wokół wskazanego kwartału powodując bezsensowne zwiększanie ruchu w zakorkowanej o tej porze części miasta.
- Moje wieloletnie już obserwacje, które wskazałem wyżej, prowadzą do wniosku, że zdecydowana większość miejsc parkingowych pod naszymi domami stanowi swoiste „park&ride” dla kierowców niezainteresowanych szukaniem miejsca parkingowego w strefie płatnego parkowania, co z kolei w oczywisty sposób wypacza sens istnienia strefy w obecnym kształcie.
- Dobry kierunek, nie będzie porządku z parkowaniem dopóki będzie ono śmiesznie tanie z punktu widzenia kierowcy, a mieszkańcy nie poczują, że wjeżdżając samochodem do ścisłego centrum są niemiłe widziani; dodatkowo warto pilnować wyznaczonych miejsc i fizycznie wygradzać dostęp, jak np. na Rayskiego
- Rozszerzenie strefy płatnego parkowania dodatkowo o ulice Legionów Dąbrowskiego /Przecznica / Ks. P. Ściegiennego / Jagiellońskiej / Strzeleckiej / 5 lipca / Noakowskiego na zachód od al. Boh. Warszawy. Już dzisiaj panuje tam zbyt duże nasilenie parkowania w tym nielegalnego. Osoby dziś parkujące na Boh. Warszawy dodatkowo spotęgują już trudną sytuację w tym miejscu
- Dobry pomysł , podwyżka zbyt duża.
- Proszę o bardzo poważne rozważenie rozszerzenia strefy płatnego parkowania o odcinek ulicy Ściegiennego od alei Bohaterów Warszawy do ulicy Przecznica.
- Ceny za godzinę, abonament i brak biletu, które poszłyby do góry, uważam za najprostszy i najefektywniejszy sposób poprawy rotacyjności. Tworzenie większej ilości miejsc dla samochodów jest w porządku pod warunkiem, że są to miejsca typu P+R kiedy kierowca może wsiąść do alternatywnego środka transportu. Miejsca, które są tylko parkingami bez pobliskiej alternatywy do przemieszczenia się, są zachętą do jazdy samochodem a nie na odwrót na czym powinno nam zależeć.

- Proponowana Strefa Śródmiejska jest zdecydowanie zbyt mała. Miejsc w Szczecinie, które spełniają kryteria S.Ś. jest więcej. Np. obszar Jagiellońska/M. Cassino/Rayskiego oraz obszar wyznaczony ulicami Al. Piastów, Wojska Polskiego i Krzywoustego. Miejsc parkingowych w centrum miasta powinno być mniej, parkować powinni tylko posiadacze samochodów mieszkający przy danym miejscu i tylko jeden samochód. W mieście jest za dużo samochodów, zwłaszcza starych, brudzących i hałasujących. Są one dużym obciążeniem dla mieszkańców, zwłaszcza tych przy głównych ulicach, gdzie zdezelowane auta bez tłumików urządzają sobie wyścigi, np. między pl. Żołnierza a pl. Rodła. Jestem zdecydowanie za dofinansowaniem transportu publicznego, bez przywilejów dla kierowców, bo niby dlaczego? Jeśli stać ich na utrzymywanie samochodów, to stać ich też na płacenie za bilety. Opłaty parkingowe powinny zniechęcać do parkowania w centrum, więc powinny być maksymalnie wysokie.
- Jestem „za” ograniczeniem liczby abonamentów. Samochody służbowe/dostawcze bez prawa do abonamentów. 1 osoba 1 abonament (na 1 pojazd tylko i wyłącznie)
- SPP powinna być do ulicy Sowińskiego (na Głowackiego i Kusocińskiego też). Rynek Nowy powinien być bez aut do Wyszyńskiego do Trasy Zamkowej. Będzie obok duży parking, zero aut przy Rynku Siennym. Strefa powinna być też na Zbożowej i Wendy, nie rozumiem czemu pominięto ten obszar. Już teraz jest tam pełno aut. Wiele osób jedzie od strony prawobrzeża, niech auta parkują na dużym parkingu przy Hangarowej.
- Konieczne jest powiększenie stref płatnego parkowania w rejonie ulic 5 Lipca, Jagiellońska, Ściegiennego oraz od strony ulicy Langiewicza przy Uniwersytecie Szczecińskim oraz ZUT. Dodatkowo w ścisłym centrum (Rayskiego, Jana Pawła II) płatne parkowanie powinno również obejmować weekendy.
- Jestem jak najbardziej za rozszerzeniem SPP zgodnie z Państwa propozycją, a nawet o kolejne ulice, natomiast propozycja nowych opłat jest nie do przyjęcia. Rozumiem, że powinna zostać wymuszona rotacja na samochodach, ale nie każdy zakład pracy ma dostępny bezpłatny lub na preferencyjnych warunkach cenowych parking dla swoich pracowników (np. Urząd Miasta Szczecin). Parkingi obecnie znajdujące się przy przystankach tramwajowych, jak również te parkingi zaplanowane w ramach SKM, nie są wystarczające aby pomieścić samochody osób gotowych na przesiadkę na komunikację miejską. Ponadto nie powstaną one od razu, ale na przestrzeni kilku najbliższych lat. Należy również spojrzeć na średniomiesięczne zarobki osób, których bezpośrednio będzie tyczyła się zmieniona SPP (nie chodzi o dane z GUS, które obejmują również tych najbardziej zamożnych mieszkańców miasta).
- Propozycja powiększenia strefy jest jak najbardziej słuszna. Od momentu, w którym
- zlikwidowana została Strefa w ciągu ulic Bohaterów Warszawy, Pocztowa, Bolesława Śmiałego nie sposób zaparkować przywożąc dziecko do szkoły jak i postawić auto po pójściu do pracy. Masa kierowców „uciekała” ze Strefy w miejsca, w których opłata nie była pobierana. Propozycja cen nie jest wygórowana, upusty dla mieszkańców strefy wydają się być uczciwe. Budowa parkingowców, parkingi obok węzłów przesiadkowych, parkingi K+R oraz zniżka na bilety komunikacji miejskiej oraz SKM po okazaniu biletu parkingowego z węzła dla co najmniej 4 osób (pasażerów pojazdu). Skrzynia biegów: EDC-automatyczna dwusprzętowa
- Bardzo dobrze, że strefa jest powiększana. Proponuję w strefie parkowania umieścić również ulice: Bazarową, Odzieżową i Czesława.
- Proponowane zmiany nie uwzględniają problemów mieszkańców jakie tworzy parkowanie na terenach na obrzeżach strefy w podwórzach, drogach dojazdowych itp. miejscach. Parkuje się tam wtedy na chybił trafił nie uwzględniając dojazdów do budynków, garaży, niszczy się trawniki, place zabaw. Mój szczególny przypadek dotyczy podwórza przy ul. H. Pobożnego 13, terenu miejskiego, gdzie zniszczono podwórze, zieleń, jak przed 7 nie wyjadę z garażu to dopiero dostęp do niego mam około godziny 17. Gorąco apeluję by również tym problemem

się zająć. Te tereny również powinna porządkować „Strefa...” Abonamenty tylko dla mieszkańców.

Część osób zaprezentowała pogląd, że miasto powinno stworzyć dodatkowe miejsca postojowe (parkingowce, parkingi P&R), a dopiero potem poszerzać strefę i podwyższać opłaty.

- Nie zaczynałabym zmian od powiększania strefy tylko od budowy parkingów, bo to brak miejsc parkingowych przyczynia się do takich zatorów, a powiększanie strefy o obszary typowo mieszkalne nie przyniesie pozytywnych skutków w postaci rozluźnienia ruchu w ścisłym centrum. Gwałtowny wzrost ceny abonamentu dla aut hybrydowych nie zachęca do kupowania takich aut, które de facto przyczyniają się do tego, że mamy czystsze powietrze w Szczecinie – ten punkt jest zupełnie do odrzucenia.
- W mieście jest za mało parkingów, zarówno tych płatnych jak i bezpłatnych. Osoby płacące podatki i dojeżdżające do pracy powinny mieć możliwość tańszego i prostszego parkowania. W pierwszej kolejności należy wybudować parkingowce oraz w dogodnych miejscach parkingi P&R. Rozpoczynanie zmian od rozszerzenia strefy i podniesienia cen abonamentów to jakieś nieporozumienie i ma na celu tylko zwiększenie wpływów do budżetu.
- Podwyższenie opłat powinno nastąpić dopiero po wybudowaniu parkingów ale takich, które pomieszczą podobną liczbę samochodów z danego obszaru. Zmniejszenie nie jest opcją dla osób dowożących dzieci do szkoły czy przedszkola w centrum – brak bezpośredniego połączenia.
- ile poszerzenie strefy parkowania uważam za konieczne o tyle podwyższenie wysokości opłat dopóki nie zostanie zbudowana sieć parkingowców, parkingów park&ride oraz póki nie ruszy „Szybka Kolej Miejska”, ma na celu jedynie podreperowanie finansów miasta i nie mogę się na to zgodzić.

Niektórzy uczestnicy konsultacji zwracali uwagę, że ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego w centrum nie będzie możliwe bez usprawniania komunikacji miejskiej:

- Przed pandemią jeździłem do pracy komunikacją miejską z Prawobrzeża. 2,5 roku bez samochodu. Żeby zmusić ludzi do przeniesienia się z samochodów do komunikacji miejskiej musimy mieć: sprawną komunikację miejską, dojeżdżającą wszędzie, omijającą korki, nie odrażającą (proszę się przejechać tramwajem czy autobusem z bezdomnymi...). Tramwaj przez Mieszka I na Redę czy nawet Cukrową, tramwaj przez 26Kwietnia i Taczaka. Tramwaj do Kijewa. Czy na Warszewo też kiedyś szybki tramwaj pojedzie? Proszę popatrzeć jak szybki tramwaj na Prawobrzeże zmienił komunikację z lewą stroną miasta, ile osób się przesiadło z samochodów (przed pandemią oczywiście).
- Konkurencyjna alternatywa: Usprawnienie komunikacji miejskiej - zwiększenie częstotliwości, polepszenie jakości (czystość!, punktualność). Komfort poruszania się pieszych: Wyrównanie chodników - pełno w nich dziur, są krzywe i niebezpieczne nawet dla sprawnej, młodej osoby. Podczas opadów deszczu jest pełno kałuż. Obniżenie krawężników na przejściach dla pieszych. Komfort poruszania się rowerzystów: Więcej parkingów typu U przy urzędach, sklepach, instytucjach. Egzekwowanie prawa: zakazu parkowania przy przejściach dla pieszych, skrzyżowaniach (za małe kontrole Straży Miejskiej, za mało widoczne prace z zakupioną przez miasto lawetą).

- Powinny być ułatwienia w dokonywaniu przesiadek – w wielu miejscach przystanki komunikacji miejskiej są oddalone od siebie o setki metrów – wszystko ze względu na panujący nadal mit “świętej przepustowości”. Przystanki Piotra Skargi 11 czy Ku Słońcu 11 to dwa z wielu przykładów – wprowadzenie priorytetu dla komunikacji miejskiej – na Trasie Zamkowej mamy do 4 pasów ruchu, a nie jeździ tam żaden autobus. Na Mickiewicza na wysokości Boh. Warszawy » Karłowicza autobus 67 stoi codziennie w korku, a obok po pustych torach tramwajowych mijają go nieleganie samochody osobowe . Przykładów jest więcej. Park And Ride – to jest rozwiązanie – ale prawdziwy Park And Ride, a nie Parking Hangarowa
- Obecny stan komunikacji miejskiej oraz lokalizacja nowych parkingowców jest niezachęcający (pomysł z lokalizacją miejsc parkingowych przy stacjach SKM jest dobry, ale niezadowolający – trasa SKM jest uboga i zadowoli niewielki procent użytkowników). Mimo podwyżki cen i tak będą korzystać z samochodu. Lokalizacja nowych parkingowców nie jest w strategicznych miejscach. Korzystanie z komunikacji miejskiej na obecnych warunkach jest nie konkurencyjne (słabe strony: zbyt częsta ilość przesiadek, brak zadowolającego połączenia północ-południe [absurdalna trasa linii 53], brak skomunikowania połączeń, zawodny system informujący czas przyjazdu na przystankach). Budowa parkingowca pod TZ uważam, że nietrafiony. Przez to, że wzdłuż Odry przebiega ulica, „odwraca” to miasto od rzeki. W erze kiedy „miasto powinno przywrócić się ku wodzie”, „parkingowy ruch samochodowy” pogłębi dalsze odwrócenie się miejskiego, rekreacyjnego życia od wody.

W pytaniach otwartych pojawiały się także komentarze i pomysły dotyczące konkretnych opłat za postój w SPP:

- W 1997 roku opłata dodatkowa za parkowanie w strefie bez ważnego biletu wynosiła 30/50 zł. W tym czasie opłata dodatkowa za jazdę bez ważnego biletu ZDiTM wynosiła 50/80 zł co było zaskakującą dysproporcją. Obecnie opłata dodatkowo za jazdę bez biletu komunikacji miejskiej wynosi... 200/400 zł. Gdybyśmy indeksowali koszty parkowania wzrostem kosztów podróży komunikacją miejską, godzina parkowania powinna kosztować 10 zł, a opłata dodatkowa 300 zł.
- Abonament roczny pozostawić. Bilet miesięczny kwota zbyt wysoka – proponuję kwotę 250zł.
- Mój pomysł na ograniczenie liczby abonamentów wykupywanych w Strefie Płatnego Parkowania: potraktowanie samochodów hybrydowych tak jak inne samochody osobowe. Zniżki tylko dla 100% elektryków.
- Opłata dodatkowa powinna być wyższa, w Komunikacji miejskiej jest to 400/200zł. W przypadku parkowania powinno być podobnie, brak biletu – 400zł.
- Abonamenty powinny zdecydowanie droższe, podobnie jak w Gdańsku, 400-500zł. To uczciwa kwota, która powinna być dla wszystkich, bez podziału na A i B.
- Jeśli rzeczywiście chodzi o zwiększenie rotacji samochodów parkujących w strefie płatnego parkowania proponuje wykorzystać rozwiązanie znane z roweru miejskiego. Pierwsze 30 minut parkowania za darmo, tak aby osoby mające do załatwienia jakąś sprawę miały motywację do szybkiego jej załatwienia. Podwyżka cen nie uderzy więc w osoby przemieszczające się po mieście w celu załatwienia niezbędnych spraw . Co do abonamentów to uważam że powinny być dużo tańsze dla mieszkańców strefy. Opłaty za rozpoczęte kolejne godziny powinny być stałe (uprości to system i poprawi czytelność).
- Liczbę abonamentów można zmniejszyć oferując kierowcom tańsze bilety okresowe. Albo (i) inne bonusy (tańszy wywóz śmieci, bonusy w instytucjach kultury).

- Moja propozycja na zapewnienie rotacji pojazdów to raz dziennie na każdy nr rejestracyjny umożliwienie parkowania przez 15 minut za darmo – wzorem rozwiązania w Opolu.
- Uruchomić darmowe parkingi przy stacjach SKM. Za wysoka podwyżka abonamentów (prawie 200 proc).
- Główne pytanie CO ZE STARYMI LUDZMI? Mam mamę mieszkającą na Starym mieście mającą 86 lat . Odwiedzam ją co drugi dzień. Przynoszę zakupy i posiłki. Zabieram samochodem do specjalistów. Czy mam możliwość wykupienia abonamentu na cały rok, ze zniżką jaką mają rodzice dzieci przywożących swoje pociechy do żłobków przedszkoli. Może miasto dofinansuje tanie taksówki dla osób 70 + .
- Moja opinia na temat proponowanych zmian w Strefie Płatnego Parkowania:
Rozwój sieci parkingów niestrzeżonych powinien być bezpłatny. Obniżone stawki powinny dotyczyć tylko mieszkańców i pojazdów zarejestrowanych na tablicach ZS00000. Stawka obniżona powinna wynosić 50 % . Wydawanie abonamentów pod adresy zameldowania. Wydawanie abonamentu powinno dotyczyć także mieszkańców , którzy są zameldowani w budynkach przynależnych do strefy działek geodezyjnych, SSzczególnie występuje to na obszarze granicy strefy.
 - Przy poszerzeniu strefy powinna być bardziej rozbudowana autobusowa komunikacja miejska w Centrum Szczecina.
 - Rozbudowa Strefy Płatnego Parkowania powinna rozpocząć się po prowadzeniu udogodnień komunikacyjnych i parkingowych zrealizowanych w 70 % dla mieszkańców.
 - Od momentu wprowadzenia w Szczecinie Strefy Parkowania, nie została zrealizowana żadna przedstawiana przez Prezydenta inwestycja, która miała wprowadzić udogodnienia parkowania dla właścicieli pojazdów zamieszkujących w strefie.
- Proponuję obniżkę biletów okresowych na komunikację miejską w Szczecinie. Bilet miesięczny powinien kosztować 95 złotych i obejmować całą komunikację miejską, w tym również autobusy pośpieszne.
- Proponuję aplikację, która za zakup biletów komunikacji miejskiej przyznawałaby punkty, którymi można by opłacać postój w spp.
- Powinno się zachęcać centra handlowe` do tańszego udostępniania miejsc okolicznym firmom, a firmy mogłyby pochwalić się takim rozwiązaniem jako „benefitem” dla pracowników. Szczecinianie i mieszkańcy okolicznych miejscowości, szczególnie posiadający dzieci, nie mają szansy w akceptowalnym czasie odwiedzić dzieci do placówek i przyjechać do pracy komunikacją zbiorową a później wracać. Auto to jedyne wyjście. Kary za nieopłacenie postoju powinny się różnić zależnie od sytuacji. Jeśli auto ma bilet przeterminowany o 15%-20% czasu to wtedy kara w pełnej wysokości, natomiast poniżej tego czasu, kierowca powinien otrzymać szasnę – albo niższą karę (np. dotychczasowa kwota: 30zł/50zł) albo pełną karę dopiero przy ponownej kontroli i braku przedłużenia postoju. Motywuję to tym, że kierowca wykazuje chęć opłaty za postój, potwierdzoną biletem, ale zdarza się że wizyta się lekko przedłuży i nie ma możliwości wyjścia celem przedłużenia – wizyta u lekarza, spotkanie biznesowe, sprawa w urzędzie, itp.. Wydaje się, że byłoby to sprawiedliwe w stosunku do tych kierowców, którzy umyślnie chcą uniknąć opłaty.

Przeciwnicy poszerzania strefy i/albo podniesienia opłat, ograniczenia liczby abonamentów kwestionują skuteczność proponowanych rozwiązań (zwiększenie dostępności i rotacyjności strefy).

- Poszerzenie strefy płatnego parkowania oraz podniesienie opłat nie wymusi rotacji na miejscach parkingowych, nie zmieniało to nic w poprzednich latach i nie zmieni. Ludzie którzy stają będą stawać nadal, większość parkujących w strefie samochodów to ludzie pracujący w godzinach od 7 do 15 urzędników pracowników sądów i biurowców znajdujących się właśnie w centrum miasta oraz ci którzy mieszkają poza miastem lub nie mają odpowiedniego połączenia komunikacji miejskiej. Strefa płatnego parkowania to nic innego jak lokalny podatek kara nakładana za posiadanie pojazdu, mieszkamy w mieście, miasto jest od tego żeby były w nim samochody, miasto rządzi się swoimi prawami jeśli komuś się nie podoba niech wyprowadzi się na wieś nie będzie miał problemu z parkowaniem pod własnym domem.
- Zgodnie z wynikami ankiety 82 procent korzystających z SPP korzysta ze strefy przez wiele godzin w związku z pracą i edukacją. 83 procent ankietowanych korzysta ze strefy codziennie. W świetle tych danych całkowicie absurdalne wydaje się założenie jako celu zmian zwiększenia rotacji samochodów parkujących w strefie. Zgodnie z danymi podanymi w propozycji ilość samochodów w mieście systematycznie zwiększa się. Priorytetem powinno być więc zwiększenie ilości miejsc parkingowych w mieście, zarówno w granicach istniejącej strefy jak i poza nią a poprzez zmniejszenie kwoty abonamentu i zwiększenie ilości miejsc kwota wpływów z tytułu użytkowania SPP dla miasta pozostałaby niezmienną. Propozycja zwiększenia wysokości opłat za abonamenty w dobie kryzysu gospodarczego wywołanego pandemią COVID, problemami z utrzymaniem miejsc pracy, obniżkami wynagrodzeń jest propozycją skandaliczną, stworzoną w całkowitym oderwaniu od rzeczywistości.
- Nie wprowadzać zmian. Tylko osoby zmuszone kupują abonament. Więc błędne jest założenie – ograniczać liczbę wykupywanych abonamentów.
- Skoro zarówno ustawa jak i uchwała Rady Miasta Szczecin, przewiduje możliwość sprzedaży abonamentów nie ma więc podstaw do ograniczania jej ilości. Na pewno powinny być one dla mieszkańców oraz form świadczących usługi a ich ilość nie powinna przekraczać ilości prawidłowo oznaczonych i wyznaczonych płatnych miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania.
- Zwiększenie obszaru SPP/ opłat za Strefę nie wpłynie na zmniejszenie liczby pojazdów parkujących w Strefie z uwagi na fakt, iż jak ktoś mieszka/pracuje w obszarze SPP to musi tam dotrzeć i zaparkować pojazd bez względu na cenę. Mój pomysł na ograniczenie liczby abonamentów wykupywanych w Strefie Płatnego Parkowania: Budowanie parkingów bezpłatnych poza obszarem SPP, na których będzie możliwość pozostawienia pojazdu.
- Nie należy zwiększać Strefy Płatnego Parkowania to zbędne obciążenie finansowe dla mieszkańców. Nie zniechęci to ludzi do podróży samochodem, ponieważ to nie pieniądze są powodem tego, że ludzie wybierają samochód jako środek transportu - komunikacja miejska jest tańsza niż utrzymanie samochodu. Powodem jest wygoda i bezpieczeństwo. Ludzie są za to gotowi dodatkowo płacić, a nawet nadkładać czasu na dojazd. Miasto powinno dostosowywać działania do potrzeb mieszkańców, a nie próbować na siłę zmieniać ich potrzeby. Zamiast ograniczać ilość sprzedawanych abonamentów należy dążyć do zwiększaniu ilości miejsc parkingowych, np. poprzez budowę parkingowców.
- Proponowane zmiany są zbyt daleko idące, w szczególności likwidacja abonamentów rocznych. Moje niezrozumienie wywołuje jednocześnie fakt, że Miasto nie wybudowało do tej pory żadnego parkingu wielopoziomowego, który zwiększyłby liczbę miejsc postojowych. Być może środki na ten cel mogłyby pochodzić m.in. z wpływów z SPP, środków unijnych, WFOŚ i GW lub NFOŚiGW. Innym moim postulatem jest, aby zastosować jakąś formę ulgi dla osób posiadających stałe miejsce pracy w strefie, ulga tylko w obrębie tego miejsca pracy.
- Wprowadzanie w obszarze ulic Kapitańska/Parkowa/Storrady SPP nie ma większego sensu poza fiskalnym miasta. Ulice Kapitańska/Parkowa nie sąsiadują aktualnie bezpośrednio ze

strefą płatnego postoj. Najbliższe miejsca parkingowe są kilkaset metrów do tych ulic. W rejonie Parkowa/Storrady/Kapitańska problem z miejscami parkingowymi pojawia się głównie z powodu remontu Teatru oraz braku wystarczającego parkingu dla jego klientów. Tylko w godzinach pracy Teatru oraz aktualnie w trakcie jego remontu pojawiają się bardzo duże problemy z parkowaniem. Częściowo problem z parkowaniem wynika również z braku parkingu przy akademikach – co widać w trakcie roku akademickiego – ale to pojedyncze auta pozostawiane przez studentów. Jednocześnie w tym rejonie wprowadzenie jednokierunkowej Kapitańskiej w kierunku od Storrady do Jana z Kolna oraz odwrócenie kierunku jazdy na samym Storrady rozwiązałyby problem parkowania (przy jednoczesnym wprowadzeniu na tym odcinku Kapitańskiej parkowania skośnego). Jednocześnie rozwiązałyby to problem rozjeżdżania i demolowania ulicy i jej infrastruktury (znaki, słupki) przez ciężkie zestawy siodłowe z naczepami od jakiegoś czasu.

- Nie należy ograniczać możliwości zakupu abonamentów w SPP mieszkańcom opłacającym podatki w Szczecinie. Należy zwiększyć ilość dostępnych miejsc parkingowych a nie tworzyć miasto dla pieszych studentów i rowerzystów. Nie należy porównywać Szczecina do takich miast jak Gdańsk, czy Poznań. Te miasta posiadają prawdziwe starówki a nie stworzone na siłę. My na siłę na potrzeby kilku osób z wizjami i misjami tworzymy strefy (p. Orła Białego) z zaporowymi cenami za parkowanie. Po likwidacji miejsc parkingowych "umarło" życie ul. Jagiellońskiej czy Krzywoustego. Dodam, że w weekend również nie ma wolnych miejsc w SPP, gdyż są zajmowane przez mieszkańców. Proponowane stawki za godzinę parkowania/abonament są zbyt wygórowane. Nie są adekwatne do przeciętnego wynagrodzenia w naszym regionie a dyrektorzy/prezesi i tak parkują na koszt firmy. Podwyżki ugodzą w portfele przeciętnych obywateli.
- Zwiększenie kwoty o tak duży % dla ludzi, których dochody wynoszą przeciętnie ok 3 tys. netto przy założeniu, że mają na utrzymaniu dzieci jest nie do przeskoczenia. Często wybór dojazdu do pracy autem wynika z konieczności odwiezienia dzieci do placówek szkolnych oraz skomplikowanym (z wieloma przesiadkami) połączeniem komunikacyjnym. Dodam jeszcze, że dla osób dojeżdżających spoza Szczecina to ogromna niedogodność i kombinacja dojechać do pracy komunikacją PKP a następnie miejską. Skoro już mowa o podwyższeniu kwoty to mówmy o realnych podwyżkach np. z 70 zł na 100 zł w strefie B. Zaznaczę jeszcze, że strefy w większości są wykupywane przez przeciętnie zarabiających pracowników, bo dyrektorzy/ prezesi mają wyznaczone miejsca parkingowe i nie muszą płacić. Poza tym porównywanie się do miast bardziej rozwiniętych typu Poznań, oferujących większe zarobki jest nieadekwatne.
- Poszerzenie strefy powinno zapewnić większą liczbę miejsc, zmiany stawek za abonamenty nie przyczynią się do zmniejszenia zapotrzebowania na parkowanie. Ludzie dojeżdżają z różnych części powiatu, po drodze muszą zabrać/pozostawić dzieci w placówkach (żłobek, szkoła itp.) Przesiadanie się na komunikację miejską też nie jest rozwiązaniem, bo należy w związku z tym zwiększyć tabor (fakt, nowe miejsca pracy). Pracuję na Wałach i do komunikacji czy dworca jest kawałek. Nie wyobrażam sobie poruszać się rowerem czy hulajnogą w szpilkach 😊 również dotyczy to osób starszych, schorowanych aby mogły korzystać z takiej formy transportu. Kto chce już to robi, bo jest rower miejski. W moim przypadku muszę wykupić abonament, bo pracuję w miejscu objętym strefą płatnego parkowanie.
- Prawda jest taka, że dla osób, które dojeżdżają do pracy daleko cena okresowego biletu, czy też abonamentu parkingowego nie będzie grała roli ponieważ będą woleli dojechać do pracy samochodem szybko i punktualnie niż czekać na autobusy, tramwaje, stresować się przesiadkami i opóźnieniami komunikacji miejskiej. Oczywiście można założyć, że wychodząc z domu do pracy można wyjść z zapasem czasowym, aby w razie opóźnień komunikacji i tak dotrzeć do pracy, czy szkoły na czas jednak wciąż jest to opcja brzmiąca gorzej niż przemieszczanie się autem nie musząc czekać na jego przyjazd. Nie podoba mi się plan

ustanowienia strefy płatnego parkowania na ulicy, przy której mieszkam. Jest to ulica, przy której znajduje się duża szkoła (w tym liceum), rynek, budynek Uniwersytetu, a także basen. Być może Strefa Parkowania rozwiązałaby problem ze znalezieniem miejsca parkingowego blisko domu w godzinach między 8., a 18., bo nie każdego nauczyciela, czy ucznia byłoby stać na to, żeby wykupować codziennie bilety postojowe lub abonamenty, ale tak samo nie stać by było na to mieszkańców. Dlaczego plan nie uwzględnia też posiadaczy dwóch samochodów? W mojej rodzinie są dwa samochody. Obydwa zarejestrowane są na jedną osobę, jednym czasem jeździ inny domownik. Strefa Parkowania oznaczałaby, że jedno z nas mogłoby kupując abonament parkować obok domu, a drugie bardzo duży kawałek dalej patrząc na to jak wyglądać mają rozszerzone strefy. Nawet gdyby była możliwość kupna dwóch abonamentów przez jedną osobę to i tak ich cena jest za duża. Mało kogo w mojej dzielnicy byłoby stać na abonament miesięczny kosztujący 200zł. Ta kwota to jest np. rachunek za mieszkanie znajdujące się w mojej okolicy. Mając dwa auta, płacąc 400zł to jest już rachunek za telewizję, internet i trzy telefony komórkowe. Dlaczego więc mielibyśmy płacić za możliwość parkowania przy własnym bloku?

- Nie da się zmniejszyć liczby abonamentów. Ludzie korzystają z samochodów, ponieważ muszą, są im niezbędne do pracy i funkcjonowania. Należy zwiększyć liczbę miejsc parkingowych, aby ułatwić życie mieszkańcom. Kolejny pomysł na wyrwanie pieniędzy od mieszkańców i utrudnienie życia.
- Jestem przeciwny podwyżce opłat za parkowanie. Dodatkowo mieszkańcy ulic na których jest strefa powinni być obciążeni jedynie symboliczną opłatą za parkowanie auta.
- Uważam, że strefa płatnego parkowania utrudnia życie mieszkańcom i powinna być zlikwidowana. Uważam również, że powinny powstawać parkingi, ale niepłatne. Skoro mieszkańcy Szczecina chcą jeździć samochodami to po co im to utrudniać ograniczając możliwości parkowania. Ludzie i tak będą korzystać z samochodów, a stosowanie opłat powoduje, że zastawiane są miejsca garażowe lub pobocza czy chodniki lub samochody są stawiane „na ścisk” poza miejscami płatnego parkowania co stwarza niebezpieczeństwo dla osób korzystających z jezdni oraz dla przechodniów (ogranicza widoczność, zajmuje chodniki, uniemożliwia wyjazd z garażu czy poruszanie się po drodze). Warto również zauważyć fakt, że opłaty są pobierane a miejsca parkingowe nie są ani wyremontowane, ani przystosowane do parkowania (wysokie krawężniki, brak oznaczeń, nieutwardzone miejsca do parkowania). Dodatkowym utrudnieniem jest mała ilość garaży w obrębie strefy płatnego parkowania, co uniemożliwia osobom mieszkającym na jej terenie pozostawienie samochodu bez opłat. Poza tym trudnością jest pozostawienie samochodu w strefie płatnego parkowania, gdy idzie się „załatwić jakąś sprawę” ponieważ trudno czasami oszacować jak długo to będzie trwać i za jaką kwotę kupić bilet parkingowy albo trzeba przerywać spotkanie czy oczekiwanie w kolejce do lekarza, w urzędzie czy wychodzić z zajęć lub konferencji by dokupić bilet.

Przebieg spotkania konsultacyjnego

22 lipca odbyło się otwarte spotkanie konsultacyjne. Ze względu na epidemię koronawirusa miało formę wideo-czatu. W spotkaniu wzięło udział 48 osób. Zapis video jest dostępny w serwisie YouTube:

[Spotkanie konsultacyjne 22 lipca 2020](#)

Koncepcję zmian w systemie parkowania zaprezentowali: dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Szczecin Paweł Adamczyk oraz prezes spółki NiOL Radosław Kanarek. Następnie obaj panowie odpowiadali na pytania internautów. Poniżej streszczenie:

1. Od kiedy miałyby obowiązywać nowe opłaty?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Po konsultacjach projekty zmian trafią pod obrady Rady Miasta. Jeśli radni przegłosują proponowane zmiany, nowe stawki zaczną obowiązywać od nowego roku.

2. Co z abonamentem rocznym dla mieszkańca strefy?

Prezes Radosław Kanarek: Pozostaje, ale proponujemy zmianę stawki z 96 zł na 360 zł.

3. Czy mogę kupić abonament roczny dla mieszkańca strefy w przypadku umowy długoterminowego najmu samochodu?

Prezes Radosław Kanarek: Uchwała (o SPP) z 2012 roku nie przewiduje najmu długoterminowego. Ta forma finansowania samochodu jest na rynku od kilku lat. Sprawę analizują prawnicy. Myślę, że umowa najmu długoterminowego zostanie uwzględniona w nowej uchwale.

4. Czy z osiedli Żelechowa, Gołęcino-Goćław, Stołczyn i Skolwin wpływały wnioski o rozszerzenie SPP? Dlaczego obszary oddziaływania SKM nie są traktowane w propozycji w ten sam sposób, tzn. dlaczego przy jednych przystankach planowane jest rozszerzenie SPP, a przy innych nie (Prawobrzeże) lub po jednej stronie linii na tych samych stacjach?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Nie ma planów, aby tam tworzyć SPP.

5. Jakie będą ceny za miejsce/godzinę w parkingowcu?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Nie chciałbym jeszcze mówić o szczegółach, ale co do zasady – ceny w parkingowcu powinny być niższe niż za postój w SPP.

6. Parkingowce w centrach handlowych koło ZUS i w Posejdonie nie są specjalnie zapelnione. Skąd pomysł, że postawienie kolejnych przyczyni się do poprawy sytuacji?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Mówimy o uzupełniających się rozwiązaniach. Parkingowce nie zapewnią miejsc wszystkim, którzy udają się do centrum. Chcemy je stawiać w tych obszarach, gdzie przewidujemy istotne ograniczenie w zakresie parkowania, tak jak w przypadku Starego Miasta.

7. Czy parkingowce nie powinny być budowane na obrzeżach, by zachęcać ludzi do pozostawiania aut poza centrum i dojeżdżania komunikacją?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Na obrzeżach, przy węzłach przesiadkowych proponujemy parkingi P&R.

8. Czy możliwe jest poszerzenie SPP o odcinek ul. Ściegiennego od alei Bohaterów Warszawy do ul. Przecznicza (od Netto w górę)? Jest to „ślepy” odcinek ul. Ściegiennego, gdyż ul. Przecznicza jest jednokierunkowa. Powoduje to, że kierowcy wjeżdżający od al. Bohaterów Warszawy chcą zaparkować swoje pojazdy na tym właśnie odcinku, gdyż mieści się tu kilkadziesiąt firm i sklepów, kilka budynków mieszkalnych. Obecnie w wariantcie zachodnim planowana jest granica strefy na al. Bohaterów Warszawy, co jeszcze zwiększy liczbę chętnych do parkowania za darmo na opisanym fragmencie ul. Ściegiennego.

Dyrektor Paweł Adamczyk: granica strefy zawsze wiąże się z poszukiwaniem miejsc postojowych tuż za granicą. W konsultacjach już pojawiły się podobne postulaty dotyczące ul. 5 Lipca czy Jagiellońskiej. Wszystkie te głosy zostaną rozważone przy opracowaniu ostatecznej wersji projektów uchwał.

9. Czy możliwe jest rozszerzenie SPP na ul. Czesława, Bazarową i Odzieżową?

Prezes Radosław Kanarek: Planując nowe granice strefy nie chcieliśmy wchodzić w typowe osiedla. Taki charakter mają wymienione ulice. Ale przeanalizujemy je jeszcze raz, zwłaszcza, że niebawem rozpocznie działalność duży generator ruchu w tym rejonie w postaci Hanza Tower.

10. Dlaczego godzina postoju ma być droższa w Szczecinie niż w Gdańsku?

Prezes Radosław Kanarek: Ustawa o drogach publicznych daje gminom możliwość regulacji opłat za postój w SSPP. Maksymalna stawka za pierwszą godzinę nie może przekraczać 0.15 proc. minimalnego wynagrodzenia. Teraz to 3,9 zł. Niektóre miasta takie stawki wprowadziły. Naszym zdaniem w Szczecinie nie ma uzasadnienia dla maksymalnej wysokości. Proponujemy 3,6 zł, ponieważ od 8 lat opłaty za postój w SPP nie były podnoszone, i zakładamy, że nowa stawka też będzie obowiązywać kilka lat.

11. Czy ktoś zajmie się kwestią nielegalnego parkowania, które stało się plagą w Szczecinie?

Prezes Radosław Kanarek: W ostatnim czasie Straż Miejska zintensyfikowała działania w tym zakresie. Dyrektor Paweł Adamczyk dodał, że długofalowe i konsekwentne działanie w tym kierunku powinno przynieść efekt w postaci wyeliminowania takich praktyk.

12. Kiedy zaczną działać SKM?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Według aktualnego planu w lipcu 2022 roku.

13. Posługują się Państwo promieniem 500 m jako miarą odległości powołując się na literaturę. Literatura oraz opracowania z wielu poświęconych „zbiorkomowi” konferencji mówią o izochronie dojścia pieszego. Różnica o tyle istotna, że z punktu widzenia pieszego nie odległość a czas dojścia jest istotniejszy. Czy miasto wobec tego planuje dopasowanie sygnalizacji świetlnej do szybszego i bardziej komfortowego przejścia pieszego? Czy zostanie gdziekolwiek w mieście wprowadzona „zielona fala” dla tramwajów. Co z uprzywilejowaniem transportu publicznego? Choćby na ul. Krzywoustego.

Dyrektor Paweł Adamczyk: Dyskusja, ile czasu dla pieszych, ile dla kierowców – na skrzyżowaniach z sygnalizacją toczy się od dawna w Urzędzie Miasta. To jest ciągle szukanie kompromisu między zapewnieniem swobodnego przejścia pieszym a przepustowością skrzyżowania. Jeśli chodzi o zieloną falę dla transportu publicznego, chcemy zrealizować takie rozwiązanie w alei Wojska Polskiego, na odcinku od Pl. Szarych Szeregów do Głębokiego.

14. Jak miasto planuje wprowadzić zmiany? Czy mieszkańcy będą zmuszani do przesiadania się do słabo funkcjonującej komunikacji miejskiej bez wcześniejszych działań zmierzających do jej usprawniania?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Komunikacja miejska cały czas ewoluuje, korygujemy przebieg linii, rozkłady jazdy. Np. ostatnia zmiana przebiegu linii 87. Takich zmian będzie więcej.

15. Czy w zamian za wzrost cen w SPP będą obniżki w komunikacji miejskiej?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Zachęcamy do korzystania z komunikacji miejskiej w różny sposób, także poprzez ekonomię. W roku 2018 dzieci i młodzież ucząca się została zwolniona z opłat za komunikację miejską. W formularzu konsultacyjnym jest pytanie: Czy jesteś za wprowadzeniem zachęty dla właścicieli pojazdów polegającej na możliwości zakupu okresowego biletu komunikacji miejskiej w obniżonej cenie, w zamian za rezygnację z zakupu abonamentu na parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania? Mamy świadomość, że bez zachęt ekonomicznych, bez poprawy funkcjonowania

komunikacji zbiorowej wszelkie próby namawiania ludzi do rezygnacji z korzystania z samochodów skazane są na niepowodzenie.

16. Czy skoro zamierzają Państwo prowadzić SPP na Podzamczu, czy pamiętają Państwo o nadaniu kategorii dróg publicznych wszystkim drogom na Podzamczu do końca III kwartału?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Dziękujemy za to pytanie. Postaramy się pamiętać.

17. Czemu strefa ogranicza się do linii kolejowej SKM? Czy nie można do niej włączyć otoczenia przystanków SKM o promieniu 500 m wspomnianego na slajdzie 9?

Dyrektor Paweł Adamczyk poprosił o doprecyzowanie pytania.

18. Czemu ulica Kolumba jest w strefie zewnętrznej? Przez tę ulicę przebiega jedna z ważniejszych linii tramwajowych. Tu powinien być priorytet dla ruchu tramwajowego ze względu na duże obciążenie ulicy ciężarówkami, które korkują ul. Kolumba.

Dyrektor Paweł Adamczyk: W ramach przebudowy miejskich torowisk jest modernizacja ulicy Kolumba i Powstańców Wielkopolskich. Przetarg na wykonanie tych prac chcemy ogłosić w IV kwartale tego roku. Po ich zakończeniu funkcjonowanie linii tramwajowych na tych ulicach ulegnie poprawie.

19. Rozumiem, że za płacenie podatków w Szczecinie mam płacić prawie 4 razy więcej za parkowanie pod domem? (Mieszkaniec strefy).

Dyrektor Paweł Adamczyk: Wydaje się, że proponowana stawka 360 zł rocznie, czyli 30 zł miesięcznie nie jest dotkliwa z punktu widzenia mieszkańca strefy i uwzględnia fakt, że mieszkańcy strefy nie mają wyboru (jeśli chodzi o miejsce postoju).

20. Dlaczego na ul. Sambora nie ma strefy?

Musimy to przeanalizować, przede wszystkim ustalić, czy jest to droga publiczna.

21. Czy w miastach, w których obecnie ceny za parkowanie są wyższe niż w Szczecinie, nie ma problemu parkowania? Jeśli jest, na jakiej podstawie zakładają Państwo, że w Szczecinie wyższe ceny rozwiążą problem?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Opłata za parkowanie w strefie przyczynia się do zmiany sposobu korzystania ze strefy. Z badań strefy w Szczecinie wynika, że obecnie wielu jej użytkowników pozostawia pojazd na 8 – 9 godzin, co powoduje, że strefa nie zapewnia możliwości parkowania osobom, które pojawiają się w centrum w celu załatwienia konkretnej sprawy w krótkim czasie. Jeszcze wyraźniej zależność między brakiem opłat i brakiem rotacji pojazdów widoczna była podczas zawieszenia strefy z powodu epidemii.

22. Jak pokazano, 82 proc. ludzi wjeżdża do strefy i stawia auto na wiele godzin. Czyli nie potrzebują auta do pracy, tylko do dojazdu do pracy. Wysokie opłaty powinny zniechęcić do takich praktyk i odblokować 82 proc. miejsc.

Dyrektor Paweł Adamczyk: Pewnie w 100 procentach to tak nie zadziała, ale proponowane przez nas zmiany idą właśnie w tym kierunku. Tzn. żeby miejsca w SPP nie służyły do pozostawienia pojazdu na cały dzień, tylko temu, żeby można było załatwić jakąś sprawę i odjechać.

23. Jaki jest sens wprowadzania strefy płatnego parkowania na odcinku al. Bohaterów Warszawy od Krzywoustego do Mickiewicza. Na tym odcinku nie ma sklepów, firm, urzędów. Samochody

parkujące na tym odcinku to głównie pojazdy mieszkańców. Widać to po obłożeniu parkingów w godzinach nocnych, w soboty i niedziele. Właśnie wtedy jest największy problem ze znalezieniem wolnego miejsca. W taki sam sposób można by nałożyć opłaty na parkingi osiedlowe.

Prezes Radosław Kanarek: Odcinek al. Bohaterów Warszawy od Krzywoustego do Mickiewicza oraz ulice prostopadłe, czyli Jagiellońska i 5 Lipca znajdują się na obrzeżach strefy. Z naszych badań wynika, że właśnie tam obecnie zapelnienie miejsc postojowych w godzinach pracy jest największe. Do roku 2012 była tam strefa i wtedy rotacja aut była właściwa. Dlatego proponujemy przywrócenie strefy w tym obszarze.

24. Czy w Szczecinie nie można wprowadzić biletu sieciowego tańszego dla osób płacących podatki w naszym mieście, wzór Karta warszawiaka.

Dyrektor Paweł Adamczyk: W 2021 roku przewidujemy wprowadzenie tego typu rozwiązania.

25. Czy rozważany jest wariant bezpłatnej komunikacji miejskiej? W niektórych miastach wprowadzono takie rozwiązanie zachęcające do korzystania z niej i rezygnacji z jazdy własnym samochodem.

Dyrektor Paweł Adamczyk: To pytanie, które wraca przy okazji różnych dyskusji o komunikacji, parkowaniu. Wiemy, że takie rozwiązanie wprowadził Lubin, który ma duże możliwości budżetowe ze względu na działający tam kombinat miedziowy. My w 2018 roku wprowadziliśmy darmową komunikację dla dzieci i młodzieży. Nie spowodowało to lawinowego przyrostu pasażerów. Nadal bardzo wielu rodziców woli dowozić dzieci do szkół. Tak więc to nie jest mechanizm, która działa automatycznie. Musimy też patrzeć na to od strony budżetowej. Realizacja oczekiwań związanych z podniesieniem jakości publicznych usług komunikacyjnych jest związana z wydatkami inwestycyjnym, ale też bieżącymi. Nasz tegoroczny budżet na komunikację w zakresie wydatków oscyluje w pobliżu 250 mln zł, a przychody bieżące z powodu epidemii spadną, tak przewidujemy, do 60 mln zł. Tak więc tak czy inaczej Gmina Szczecin w dużym zakresie dofinansowuje komunikację miejską. Nie ma dzisiaj możliwości, aby kolejne 60 mln zrównoważyć środkami z budżetu. W perspektywie najbliższych lat nie przewidujemy wprowadzenia kompletnie bezpłatnej komunikacji.

26. Pracuję dla miasta Szczecin. Chcecie narzucić mi nową opłatę rzędu 9% mojej pensji a mam wykształcenie magisterskie. Czy będą podwyżki tego samego rzędu, czy planowane jest jedynie branie pieniędzy i doprowadzanie do pogorszenia warunków życiowych swoich pracowników. Proszę o nieodpowiadanie "nie wiem", bo powinny być to sprawy, które są w tym samym tempie ustanawiane. Opłaty są zdecydowanie za drogie dla mieszkańców, gdzie musimy parkować.

Dyrektor Paweł Adamczyk: Te rozwiązania mają być impulsem do zmiany sposobu funkcjonowania w mieście, mają zachęcać do korzystania w większym stopniu z komunikacji miejskiej. Opłaty w strefie od wielu lat nie były podnoszone i dzisiaj są na poziomie, który powoduje, że strefa nie spełnia swojej roli.

27. Dlaczego właściciele samochodów hybrydowych zmuszeni będą do ponoszenia opłat w skali rocznej w wysokości 600 zł (50 zł/miesięcznie). W chwili obecnej jest to 10 zł/rocznie czyli będzie to wzrost o 6000% - rekord światowy. Czy nie można zmniejszyć tych opłat do rozsądnego poziomu???

Dyrektor Paweł Adamczyk: Stosowanie przelicznika procentowego w tym wypadku chyba jest intelektualnym nadużyciem. W naszej ocenie 50 zł miesięcznie dla posiadacza pojazdu hybrydowego jest rozsądną opłatą w kontekście coraz większej liczby samochodów hybrydowych na ulicach naszego miasta. Nadal jest to stawka preferencyjna.

Prezes Radosław Kanarek: W 2012 roku hybrydy były rzadkością, dziś ma je w ofercie każdy duży producent samochodów i ich udział w ruchu miejskim jest znacznie wyższy. Dla aut elektrycznych ustawa o elektromobilności wyznacza stawkę zero za parkowanie w SPP. W przypadku hybryd ustawodawca decyzję o opłatach pozostawił w gestii gminy. W naszej ocenie pozostawienie stawki 10 zł/rok byłoby niesprawiedliwe w stosunku do właścicieli zwykłych aut. Pragę przy okazji podkreślić, że mówimy o hybrydach typu plug-in, które możemy sami podładować z gniazdka lub na stacji ładowania.

28. Na poprzednich slajdach pisali Państwo, że mamy na parkingach publicznych ok. 1000 miejsc parkingowych (z czego w praktyce żadnego w centrum - parkingi P+R). Czy planują Państwo budowę parkingów (podziemnych i wielopoziomowych) w centrum/śródmieściu? Czy mieszkańcy pracujący centrum są skazani na prywatne parkingi (np. GH Kaskada, CHR, Galaxy, ZUS, Turzyn)? Czy może planują Państwo współpracę z prywatnymi inwestorami?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Przewidujemy budowę dwóch parkingów obsługujących rejon Starego Miasta: przy Trasie Zamkowej i przy ul. Staromłyńskiej. Ponadto jednego w kwartale przylegającym do ul. Bohaterów Getta Warszawskiego. I to są konkretne plany, które możemy potwierdzić. Mieszkańcy nie są skazani na prywatne parkingi. Alternatywą jest komunikacja zbiorowa.

29. Niemcy starają się zmniejszyć wydzielanie spalin w miastach poprzez ograniczanie diesli i dużych aut typu SUV. Jako miasto leżące przy granicy narażeni jesteśmy na ściąganie tych pojazdów sprzedawanych do naszego miasta. Czy planowane są podobne działania ograniczające spaliny w Szczecinie? Pozwoliłoby to jednocześnie usunąć część samochodów z miejsc parkingowych.

Dyrektor Paweł Adamczyk: Na ten moment nie przewidujemy regulacji, o których mowa w pytaniu.

Prezes Radosław Kanarek: Jedynym jak na razie miastem w Polsce, które przygotowuje takie rozwiązania, jest Kraków. Zakłada się tam – na wzór berliński - że auta o normie spalin poniżej euro 4 nie będą wpuszczane do centrum.

30. A czym różni się hybryda od benzyny? Jak zajmuje miejsce, to zajmuje !!! Dlaczego mają mieć taniej.

Prezes Radosław Kanarek: Chodzi o ekologię. Auta o napędzie hybrydowym mniej zanieczyszczają środowisko.

31. Właściciele pojazdów hybrydowych i tak kupi abonament bez względu czy to 50 zł rocznie czy 600 zł rocznie. Mając abonament parkujemy do woli w strefie. Jak zmiana ceny abonamentu wpłynie na rotację pojazdów hybrydowych?

Prezes Radosław Kanarek: Proszę zwrócić uwagę na dwa parametry w prezentacji. Po pierwsze emisja CO₂ do 100g/km. Nie wszystkie auta hybrydowe osiągają taką normę. Po drugie z niższego abonamentu mogą korzystać tylko hybrydy plug-in, a więc zasilane ze źródła zewnętrznego.

32. Klasyczne hybrydy też są pojazdami ekologicznymi. Dlaczego nie mają preferencji?

Prezes Radosław Kanarek: Mówiliśmy już o tym przy okazji jednego z wcześniejszych pytań. W 2012 roku było w Szczecinie kilka aut hybrydowych. Dziś są ich tysiące. W 2019 sprzedaliśmy 1571 abonamentów na hybrydy, a mamy 6700 miejsc postojowych w strefie. Ustawa o elektromobilności z 2018 roku zawęża definicję hybrydy do pojazdów typu plug-in. Nasza propozycja zmierza do dostosowania uchwały do obowiązujących przepisów.

33. Jak można rozumieć opłaty zryczałtowane? Czym różnią się od abonamentów miesięcznych?

Prezes Radosław Kanarek: Opłaty zryczałtowane są przewidziane dla określonej grupy odbiorców, np. dla mieszkańców strefy albo osób niepełnosprawnych. Abonament jest dla każdego, niezależnie od czy jest mieszkańcem Szczecina, czy nie.

34. Proszę o definicję zwrotu "MIESZKANIEC" oraz podstawę prawną tej definicji.

Definicję mieszkańca, który ma prawo do opłaty zryczałtowanej za postój w strefie, chcemy umieścić w nowej uchwale o SPP w następującym brzmieniu: „Osoba fizyczna zamieszkująca na obszarze SPP, będąca właścicielem pojazdu, którego prawo własności potwierdzone jest wpisem w dowodzie rejestracyjnym, lub dysponująca pojazdem na podstawie innego tytułu prawnego.”

35. Co z Sambora? Czy wojskowi są uprzywilejowani?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Traktuje to jako wniosek o objęcie ul. Sambora Strefą Płatnego Parkowania. Przeanalizujemy ten wniosek tak jak te, dotyczące ulic przylegających do Bohaterów Warszawy.

36. Czy nie jest tak, że dobrze sytuowani znowu wygrażą? Bo dla nich 70 czy 400 jedna kwota. Dlaczego zawsze dostają po portfelu najmniej zarabiający. A może uzależnić parkowanie od dochodu ?

Dyrektor Paweł Adamczyk: Nie ma podstaw prawnych do takiego rozwiązania.

37. Czy można zobaczyć dokładniejsze mapy proponowanych trzech rozszerzonych stref? W dokumencie zamieszczonym na stronie UM Szczecina mapy te są mało czytelne.

Dyrektor Paweł Adamczyk: Dziękuję za tę uwagę. Postaramy się zamieścić czytelniejsze mapy.

Na koniec Dyrektor Paweł Adamczyk podziękował uczestnikom spotkania za pytania i zachęcił do wypełniania ankiet konsultacyjnych. Przypomniał, że konsultacje zakończą się 13 sierpnia po czym w terminie 30 dni zostanie opublikowany raport z ich przebiegu.

Podsumowanie konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne dotyczących zmian systemu parkowania w Szczecinie odbyły się w okresie od 13 lipca do 14 sierpnia 2020 roku. O ich rozpoczęciu opinia publiczna została powiadomiona za pomocą platformy konsultuj.szczecin.pl

http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116262.asp

Ponadto informacja o konsultacjach została opublikowana na stronach SPP i NiOL:

https://spp.szczecin.pl/?page_id=1754

http://niol.szczecin.pl/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=8&Itemid=47

Informację o konsultacjach opublikowały wszystkie najważniejsze szczecińskie media, w tym:

Radio Szczecin

Głos Szczeciński

GS24.pl

Infoludek

Kurier Szczeciński

24Kurier.pl

szczecin.naszemiasto.pl

TVP Szczecin

SzczecinTVP.pl

wszczecinie.pl

szczecin.wyborcza.pl

Celem konsultacji było zebranie opinii mieszkańców Szczecina w sprawie zaproponowanych zmian funkcjonowania systemu parkowania. Mieszkańcy otrzymali do oceny projekty i założenia dotyczące polityki komunikacyjnej miasta, budowy parkingów, zmian funkcjonowania SPP.

Opinie były zbierane w formie badania ankietowego. Do Urzędu Miasta wpłynęło 208 formularzy, z czego 35 w formie papierowej, reszta drogą mailową. Ankieta oprócz czterech pytań zamkniętych dotyczących konkretnych rozwiązań, umożliwiała także swobodną wypowiedź. Dodatkowo 22 lipca odbyła się internetowe spotkanie konsultacyjne podczas którego koncepcję zmian w systemie parkowania zaprezentowali: dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Szczecin Paweł Adamczyk oraz prezes spółki NiOL Radosław Kanarek.

Znaczna część uczestników konsultacji dostrzega konieczność zmian systemu parkowania w Szczecinie. Dwie trzecie badanych popiera pomysł ograniczenia dostępności do abonamentów poprzez uprzywilejowanie cenowe osób płacących podatki w Szczecinie. Przedstawiony do oceny projekt zakłada wyeliminowanie abonamentów rocznych, a zakup miesięcznych umożliwia wyłącznie osobom i firmom płacącym podatki w Szczecinie.

Na pytanie: Czy jesteś za wprowadzeniem zachęty dla właścicieli pojazdów polegającej na możliwości zakupu okresowego biletu komunikacji miejskiej w obniżonej cenie, w zamian za rezygnację z zakupu abonamentu na parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania? TAK odpowiedziało 51 proc. respondentów.

57 proc. ankietowanych popiera budowę kolejnych płatnych parkingów niestrzeżonych na terenie Miasta, które pełnią rolę uzupełniającą w stosunku do SPP.

Z czterech postawionych w formularzu propozycji zmian najmniejsze poparcie zyskał projekt powiększenia SPP oraz zmian rodzajów i wysokości opłat. W nowym cenniku nie ma abonamentów rocznych. W zamian ma być abonament na wybraną liczbę dni roboczych (maks. 26 dni), ale w cenie która będzie równoważnością opłat z cennika godzinowego (34,60 zł/dzień dla strefy A i 26,80 dla B.) Abonamenty miesięczne mają być dostępne tylko dla osób i firm płacących podatki w Szczecinie. Proponowana cena: 200 zł w strefie B dla osób fizycznych i 300 zł dla firm. Strefa A odpowiednio 300 i 400 zł.

Roczna opłata zryczałtowana dla mieszkańca strefy ma 360 zł (dotychczas 96 zł).

Podwyżka cen i redukcja abonamentów budzi zastrzeżenia wielu uczestników badania. Projekt odbiera możliwość zakupu abonamentów tysiącom osób obecnie korzystających z atrakcyjnej cenowo opłaty. Bez tej zmiany nie można jednak zwiększyć rotacji w strefie do właściwego poziomu. Za zmianą opłat i granic strefy opowiedziało się 34 proc. badanych.

Opłata za pierwszą godzinę w strefie B ma kosztować 2,80 zł (teraz 1,60), a w strefie A 3,60 zł. (teraz 2,80).

Procentowo to duży wzrost, ale warto pamiętać, że cennik szczecińskiej SPP nie był zmieniany od 2012 roku. W Lublinie pierwsza godzina w B kosztuje 2,50, w A 3,90 zł. W Poznaniu za pierwszą godzinę w Śródmiejskiej Strefie Parkowania Centrum kierowcy płacą 7 zł, (poza centrum 3,50), we Wrocławiu pierwsza godzina w centrum to 3,00 zł.